



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



⑪ Veröffentlichungsnummer: 0 642 940 A1

⑫

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

⑬ Anmeldenummer: 94112229.3

⑮ Int. Cl. 6: B60J 5/04

⑭ Anmeldetag: 04.08.94

⑯ Priorität: 09.09.93 DE 4330620

⑰ Veröffentlichungstag der Anmeldung:  
15.03.95 Patentblatt 95/11

⑱ Benannte Vertragsstaaten:  
DE FR GB IT

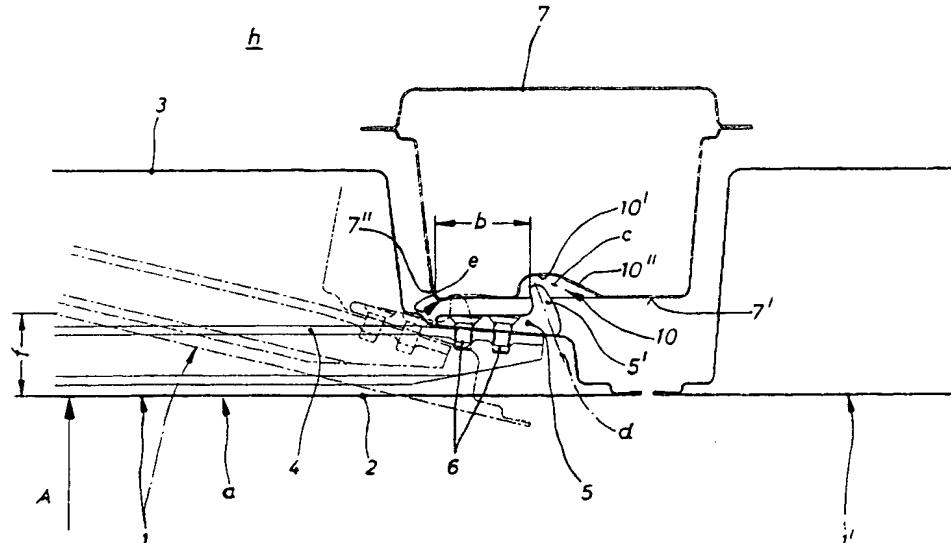
⑲ Anmelder: Bayerische Motoren Werke  
Aktiengesellschaft  
Patentabteilung AJ-3  
D-80788 München (DE)

⑳ Erfinder: Reinhard, Manfred  
Enzianstrasse 20  
D-85098 Grossmehring (DE)  
Erfinder: Speth, Bernhard  
Josef-Schllicht-Strasse 9 b  
D-85283 Geroldshausen (DE)

### ④ Kraftfahrzeug mit wenigstens einer Tür.

⑤ Die Fahrzeuttür (1) eines Personenkraftwagens ist mit einem Verstärkungsprofil (4) versehen, an dem am seitlichen Randbereich der Fahrzeuttür (1) ein Fanghaken (5) angeschraubt ist. Dessen Hakenabschnitt (5') ist in Schließlage der Fahrzeuttür (1) einer in einem Karosseriepfosten (7) ausgebildeten, muldenförmigen Ausnehmung (10) zugeordnet, wobei das freie Ende des Hakenabschnitts (5') etwa in der Ebene der zugewandten Außenseite (7') des

Karosseriepfostens (7) liegt. Bei einer gegen die Fahrzeuttür (1) gerichteten Krafteinwirkung (Pfeilrichtung A) gleitet das freie Ende des Hakenabschnitts (5') mit hoher Reibwirkung über die Außenseite (7') des Karosseriepfostens (7), wodurch schließlich eine wulstartige Erhöhung (e) entstehen kann. Hierdurch wird die Eindringtiefe (f) der Fahrzeuttür (1) in den Fahrzeuginnenraum (h) wesentlich vermindert.



EP 0 642 940 A1

BEST AVAILABLE COPY

Die Erfindung bezieht sich auf ein Kraftfahrzeug mit wenigstens einer Tür der im Oberbegriff des Patentanspruchs 1 genannten und aus der GB-PS 13 40 833 hervorgehenden Art.

Der aus dieser Druckschrift bekannte Personenkraftwagen hat an seinen beiden Seiten jeweils zwei nebeneinanderliegende Türen, in deren Hohlräum sich jeweils ein waagrecht verlaufendes Verstärkungsprofil befindet. Dieses ist jeweils an einem Endabschnitt mit dem Türscharnier verbunden, während an seinem gegenüberliegenden Endabschnitt zwei, die Türumfangswandung durchsetzende Fanghaken angebracht sind. Deren freie Hakenabschnitte durchdringen in Schließlage der Fahrzeuttür jeweils eine in einem Karosseriepfosten vorgesehene Ausnehmung, so daß bei einem Seitencrash die Eindringtiefe der Fahrzeuttür in den Fahrzeuginnenraum vermindert wird. Nachdem aber der freie Hakenabschnitt des Fanghakens sehr tief in die zugeordnete Ausnehmung des Karosseriepfostens hineinragt, können sich bei einem starken Frontalcrash des Personenkraftwagens - wobei sich die Fahrzeuttüren verformen können - die Fanghaken mit dem Karosseriepfosten verkrallen, wodurch die Fahrzeuttür nicht mehr geöffnet werden kann.

Aufgabe der Erfindung ist es daher, einen an einer Fahrzeuttür vorgesehenen Fanghaken der im Oberbegriff des Patentanspruchs 1 genannten Art derart anzutunnen, daß sich bei einem starken Frontalzusammenstoß die Fahrzeuttür öffnen läßt, aber dennoch bei einer gegen diese gerichteten Krafteinwirkung eine allenfalls geringe Eindringtiefe der Fahrzeuttür in den Fahrzeuginnenraum entsteht.

Zur Lösung der Aufgabe sind die im Patentanspruch 1 dargelegten Merkmale vorgesehen.

Der Hakenabschnitt des Fanghakens hat erfindungsgemäß eine solche Längserstreckung, daß sein freies Ende in Schließlage der Fahrzeuttür im Bereich der Außenseite des Karosseriepfostens liegt. Ferner ist hierbei der Hakenabschnitt in einem größeren Abstand - nämlich mindestens etwa das Zehnfache der Blechdicke des Karosseriepfostens - von dem der Türanlenkung zugewandten Rand des Karosseriepfostens (B- und/oder C-Säule) entfernt vorgesehen. Durch diese Anordnung und Ausbildung des Hakenabschnitts des Fanghakens wird erreicht, daß bei einer gegen die Fahrzeuttür gerichteten Krafteinwirkung der Hakenabschnitt zunächst etwas nach außen, also vom Karosseriepfosten weg, verlagert wird und sodann das freie Ende des Hakenabschnitts über die Außenseite des Karosseriepfostens gleitet, wobei der Hakenabschnitt stetig etwas tiefer in dessen Blech eindringt. Durch die dabei entstehende hohe Reibwirkung zwischen dem Fanghaken und dem Karosseriepfosten wird die Eindringtiefe der Fahrzeuttür in

den Fahrzeuginnenraum erheblich vermindert. Falls hierbei das freie Ende des Hakenabschnitts nach Art eines Hobelstahls spitzwinklig gestaltet ist, kann auf der Außenseite des Karosseriepfostens eine Einkerbung erzeugt werden, durch welche die Reibwirkung noch erheblich erhöht und damit die Eindringtiefe der Fahrzeuttür in den Fahrzeuginnenraum weiter vermindert wird. Ein weiterer Vorteil bei Erzeugung der Einkerbung besteht auch darin, daß sich hierbei an dem der Türanlenkung zugewandten Randbereich des Karosseriepfostens eine wulstartige Erhöhung ausbilden kann, an der der Hakenabschnitt des Fanghakens schließlich anliegt, wodurch das Eindringen der Fahrzeuttür in den Fahrzeuginnenraum ganz erheblich vermindert wird. Durch die erfindungsgemäße Anordnung des Fanghakens im Bereich des Karosseriepfostens ist schließlich auch gewährleistet, daß bei einem Frontalcrash des Kraftfahrzeugs die Fahrzeuttür geöffnet werden kann (Merkmale der Patentansprüche 1, 2 und 7).

Die wulstartige Erhöhung am Randbereich des Karosseriepfostens für das Zusammenwirken mit dem Hakenabschnitt des Fanghakens kann noch dadurch vergrößert werden, daß der Hakenabschnitt mit seinem freien Ende allenfalls bis etwa zum Sechsfachen der Blechdicke des Karosseriepfostens in eine in diesem vorgesehene Ausnehmung hineinragt. An der dabei sich bei einer Krafteinwirkung auf die Fahrzeuttür ausbildenden, verhältnismäßig großen wulstartigen Erhöhung liegt der Hakenabschnitt des Fanghakens zuverlässig an, so daß die Eindringtiefe der Fahrzeuttür in den Fahrzeuginnenraum sehr gering ist (Merkmale des Patentanspruchs 3).

Die am Karosseriepfosten vorgesehene Ausnehmung ist in ästhetisch ansprechender Weise muldenförmig gestaltet. In Schließlage der Fahrzeuttür ist hierbei zwischen dem freien Ende des Hakenabschnitts des Fanghakens und dem Außenumfang sowie dem Grund der Ausnehmung ein größerer Abstand vorgesehen. Dabei verläuft auch die Rückwand der muldenförmigen Ausnehmung schräg und in einem etwa parallelen Abstand zur schräg verlaufenden Rückseite des Hakenabschnitts. Hierdurch ist gewährleistet, daß bei einem Frontalzusammenstoß des Kraftfahrzeugs der Fanghaken vom Karosseriepfosten weg nach außen gedrückt wird, so daß die Fahrzeuttür stets geöffnet werden kann (Merkmale der Patentansprüche 4 und 9).

Der Fanghaken kann aus Stahl oder auch aus Leichtmetall bestehen und ist zweckmäßigerweise am Endabschnitt des Verstärkungsprofils festgeschraubt. Ferner kann der Fanghaken auch unlösbar am Verstärkungsprofil befestigt oder an diesem einstückig ausgebildet sein. In Schließlage der Fahrzeuttür verläuft die Mittellinie des Hakenab-

schnitts des Fanghakens in einem Winkel von etwa 10° bis 30° zu einer Fahrzeugquerebene bzw. einer Fahrzeulgängsebene, so daß bei einer Krafteinwirkung auf die Fahrzeutür sich das freie Ende des Hakenabschnitts des Fanghakens optimal mit dem Karosseriepfosten verhaken kann. Zweckmäigigerweise ist der Fanghaken am unteren, freien Eckbereich der Fahrzeutür angebracht und beeinflußt damit kaum deren optische Wirkung (Merkmale der Patentansprüche 5, 6 und 8).

Schließlich kann der Karosseriepfosten innenseitig zumindest im Umfangsbereich der Ausnehmung mit Blechverstärkungen versehen sein, durch die verhindert wird, daß das Blech des Karosseriepfostens beim Zusammenwirken mit dem Hakenabschnitt des Fanghakens ausgerissen wird.

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in der Zeichnung dargestellt und wird im folgenden erläutert. Diese zeigt einen waagrechten Schnitt am hinteren, unteren Randbereich einer seitlichen Fahrzeutür in deren Schließlage mit einem Fanghaken im Bereich eines Karosseriepfostens.

Die in der Zeichnung dargestellte Fahrzeutür 1 befindet sich an einem Personenkraftwagen vorne links (Fahrertür), wobei sich an diese eine hintere Fahrzeutür 1' anschließt. Dabei besteht der Türkörper der Fahrzeutür 1 im wesentlichen aus einem Türaußenblech 2 und einem Türinnenblech 3. Diese umgeben einen Hohlraum, in dem sich ein aus Stahl oder Leichtmetall bestehendes Verstärkungsprofil 4 befindet. Dabei erstreckt sich das Verstärkungsprofil 4 entweder etwa waagrecht über die ganze Türbreite oder verläuft, wie beim vorhandenen Ausführungsbeispiel, etwa diagonal vom Bereich eines Türscharniers zum hinteren, unteren Eckbereich der Fahrzeutür 1, wobei an deren freiem Randbereich am Verstärkungsprofil 4 ein Fanghaken 5 durch zwei Schrauben 6 befestigt ist. Der Fanghaken 5 hat einen von der Fahrzeutür 1 abstehenden Hakenabschnitt 5' der in Schließlage a der Fahrzeutür 1 einem Karosseriepfosten 7 (B-Säule) zugewandt ist.

Wie in der Zeichnung ersichtlich, ist an der Außenseite 7' des Karosseriepfostens 7 eine muldenförmige Ausnehmung 10 vorgesehen, in die das freie Ende des Hakenabschnitts 5' des Fanghakens 5 in Schließlage a der Fahrzeutür 1 etwa um das Sechsfache der Blechdicke des Karosseriepfostens 7, also um etwa 4 bis 5 mm, hineinragt. Es besteht auch die Möglichkeit, daß in Schließlage a der Fahrzeutür 1 das freie Ende des Hakenabschnitts 5' etwa in der Ebene der zugewandten Außenseite 7' des Karosseriepfostens 7 liegt. Schließlich ist in Schließlage a der Fahrzeutür 1 der Hakenabschnitt 5' des Fanghakens 5 um ein Maß b von dem der Türanlenkung zugewandten Rand 7" des Karosseriepfostens 7 zurückgesetzt. Dabei beträgt das Maß b mindestens etwa das

Zehnfache der Blechdicke des Karosseriepfostens 7 und damit mindestens etwa 8 bis 10 mm. In der Zeichnung ist ferner zu erkennen, daß in Schließlage a der Fahrzeutür 1 zwischen dem freien Ende des Hakenabschnitts 5' des Fanghakens 5 und dem Außenumfang sowie dem Grund 10' der Ausnehmung 10 ein größerer Abstand c vorgesehen ist. Dabei verläuft auch die Rückwand 10" der muldenförmigen Ausnehmung 10 schräg, also in einem spitzen Winkel zur Außenseite 7' des Karosseriepfostens 7 und damit in einem etwa parallelem Abstand zur schräg verlaufenden Rückseite des Hakenabschnitts 5'.

Der Fanghaken 5 besteht aus Stahl oder Leichtmetall, wobei die Mittellinie d des Hakenabschnitts 5' in Schließlage a der Fahrzeutür 1 in einem Winkel von etwa 10° bis 30° zu einer Fahrzeugquerebene verläuft. Zur Vermeidung von Verletzungen ist schließlich das freie Ende des Hakenabschnitts 5' abgerundet ausgebildet.

Bei einer gegen die Fahrzeutür 1 etwa in Pfeilrichtung A gerichteten Krafteinwirkung aufgrund eines Seitencrashs oder dergleichen wird das freie Ende des Hakenabschnitts 5' zunächst etwas nach außen, also von der Außenseite 7' des Karosseriepfostens 7 weg verlagert; sodann gleitet das freie Ende des Hakenabschnitts 5' des Fanghakens 5 über die Außenseite 7' des Karosseriepfostens 7 und dringt dabei stetig etwas tiefer in dessen Blech ein, wie in der Zeichnung mit strichpunktiierten Linien dargestellt ist. Durch die dabei entstehende hohe Reibwirkung zwischen dem Fanghaken 5 und dem Karosseriepfosten 7 wird die Eindringtiefe f (mit strichpunktiierten Linien dargestellt) der Fahrzeutür 1 in den Fahrzeuginnenraum h erheblich vermindert. Beim geschilderten Längsverlagern des freien Endes des Hakenabschnitts 5' kann sich am Rand 7" des Karosseriepfostens 7 eine wulstartige Erhöhung e ausbilden, an der schließlich der Hakenabschnitt 5' des Fanghakens 5 anliegt, was ebenfalls zu einem erheblich verminderten Eindringen der Fahrzeutür 1 in den Fahrzeuginnenraum h beiträgt.

Bei einem Frontalcrash des Personenkraftwagens kann die Fahrzeutür 1 gegen den Karosseriepfosten 7 gepreßt werden. Dabei kann die in bezug auf eine Fahrzeugquerebene schräg verlaufende Rückseite des Hakenabschnitts 5' des Fanghakens 5 gegen die Rückwand 10" der muldenförmigen Ausnehmung 10 gepreßt werden. Da die Rückwand 10" mit der Außenseite 7' des Karosseriepfostens 7 einen spitzen Winkel einschließt, wird hierbei der Fanghaken 5 etwas nach außen geschoben, so daß die Fahrzeutür 1 geöffnet werden kann. Hierzu trägt auch der allseitig zwischen dem freien Ende des Hakenabschnitts 5' und der muldenförmigen Ausnehmung 10 vorgesehene größere Abstand c bei.

## Patentansprüche

1. Kraftfahrzeug mit wenigstens einer Tür, an deren freiem Randbereich sich mindestens ein Fanghaken befindet, wobei dieser in Schließlage der Fahrzeutür einem Karosseriepfosten zugeordnet ist,  
dadurch gekennzeichnet, daß das freie Ende (5') des Fanghakens (5) in Schließlage (a) der Fahrzeutür (1) nahe der zugewandten Außenseite (7') des Karosseriepfostens (7) liegt und bei einer quer gegen die Fahrzeutür (1) gerichteten Kraft (Pfeilrichtung A) mit Reibschluß sowie unter Verformung des Blechs der Außenseite (7') mit dem Karosseriepfosten (7) zusammenwirkt.

2. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das freie Ende (5') des Fanghakens (5) in einem größeren Abstand (Maß b) von dem der Türanlenkung zugewandten Rand (7'') des Karosseriepfostens (7) zurückgesetzt ist.

3. Kraftfahrzeug nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß das freie Ende (5') des Fanghakens (5) nur bis etwa zum Sechsfachen der Blechdicke des Karosseriepfostens (7) in dessen Ausnehmung (10) hineinragt.

4. Kraftfahrzeug nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die am Karosseriepfosten (7) vorgesehene Ausnehmung (10) muldenförmig gestaltet ist, wobei in Schließlage (a) der Fahrzeutür (1) zwischen dem freien Ende (5') des Fanghakens (5) und dem Außenumfang sowie dem Grund (10') der Ausnehmung (10) jeweils ein größerer Abstand (c) vorgesehen ist.

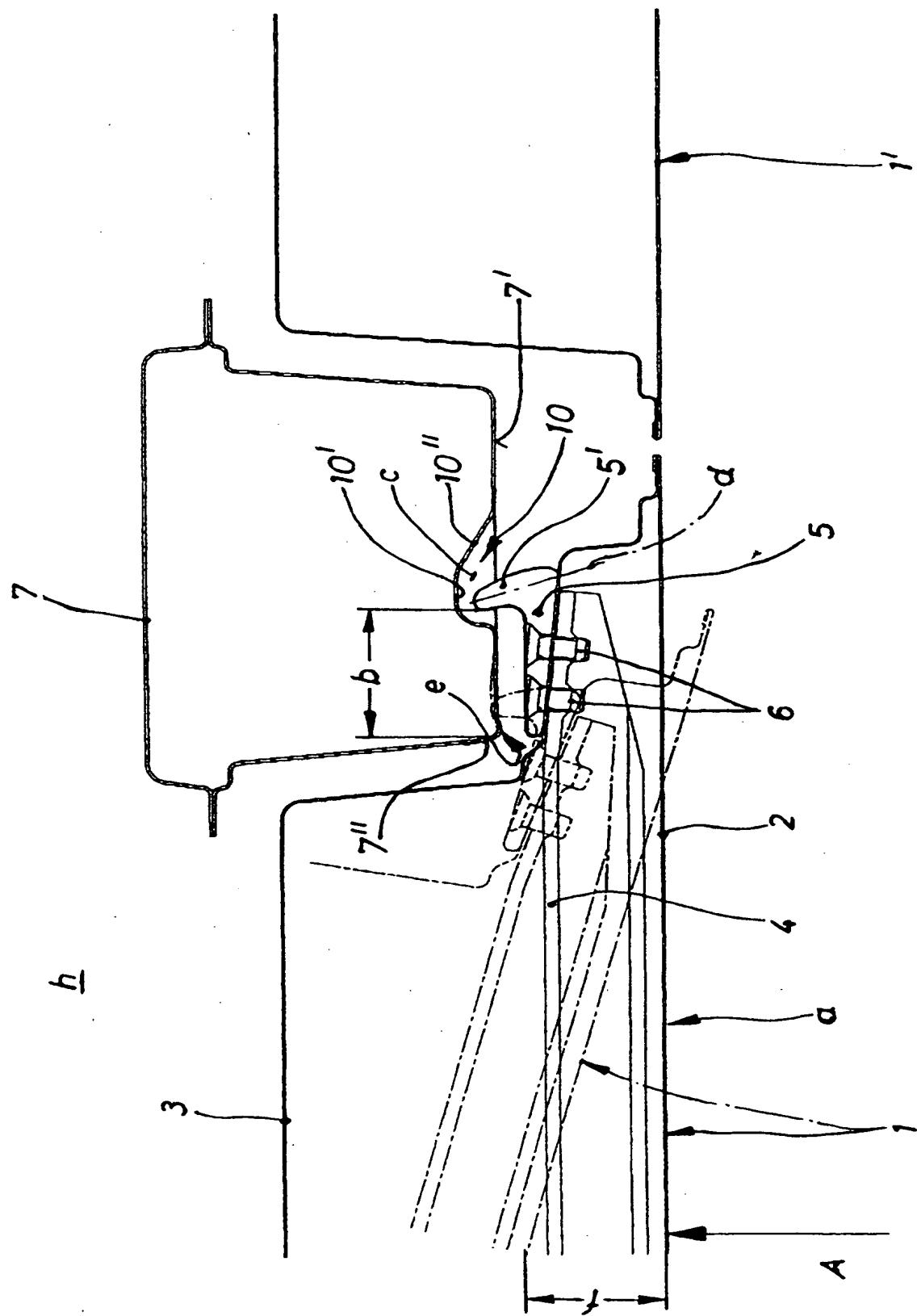
5. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Fanghaken (5) aus Stahl oder aus Leichtmetall besteht.

6. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Fanghaken (5) mit einem Verstärkungsprofil (4) der Fahrzeutür (1) verschraubt ist.

7. Kraftfahrzeug nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß das freie Ende (5') des Fanghakens (5) in Schließlage (a) der Fahrzeutür (1) mindestens um etwa das Zehnfache der Blechdicke des Karosseriepfostens (7) von dessen der Türanlenkung zugewandtem Rand (7'') zurückgesetzt ist (Maß b).

8. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Mittellinie (d) des freien Endes (5') des Fanghakens (5) in Schließlage (a) der Fahrzeutür (1) bei einer Seitentür in einem Winkel von etwa 10° bis 30° zu einer Fahrzeugquerebene und bei einer heckseitigen Fahrzeutür zu einer Fahrzeuglangsebene verläuft.

9. Kraftfahrzeug nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß bei einer seitlichen Fahrzeutür (1) die Rückseite des freien Endes (5') des Fanghakens (5) in bezug auf eine Fahrzeugquerebene schräg nach hinten außen und dabei in etwa parallelem Abstand zur Rückwand (10'') der muldenförmigen Ausnehmung (10) verläuft.



**This Page Blank (uspto)**



Europäisches  
Patentamt

## EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 94 11 2229

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrieb Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
X	US-A-3 887 227 (DECKERT) * Spalte 3, Zeile 43 - Zeile 60; Abbildung 2 *	1,4,5 2,3,6-8	B60J5/04
A	EP-A-0 302 044 (AUSTRIA METALL) * Spalte 2, Zeile 53 - Zeile 55; Abbildung 6 *	1	
RECHERCHIERTE SACHGEBiete (Int.Cl.6)			
B60J			
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Rechercheort	Abschließendatum der Recherche	Prüfer	
DEN HAAG	23. November 1994	Foglia, A	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument I : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

**This Page Blank (uspto)**

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning  
Operations and is not part of the Official Record**

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER:** \_\_\_\_\_

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.**

**This Page Blank (uspto)**